



Titel	Notitie Openbaar vervoer Maastricht
Kenmerk	-
Status	Definitief
Versie	1.0
Datum	20121105

Autorisatie				
	Functie en organisatie	Naam	Datum	Paraaf
Opgesteld door:	Provincie Limburg	Loek Dieteren	20120920	
Goedgekeurd door:				
Vrijgegeven door:				
Vaststelling				
Vastgesteld door:				



Documenthistorie

<i>Versie</i>	<i>Datum</i>	<i>Wijzigingen en opmerkingen</i>
<i>0.1</i>	<i>20 september 2012</i>	<i>Initiële versie</i>
<i>0.2</i>	<i>8 oktober 2012</i>	<i>QdA vervangen door 'Timmerfabriek (Boschstraat e.o.)</i>
<i>1.0</i>	<i>5 november 2012</i>	<i>Definitief</i>

Notitie Openbaar Vervoer Maastricht

Met de komst van de tramverbinding Hasselt – Maastricht wordt op regionaal niveau een nieuwe openbaar vervoerverbinding gerealiseerd. Ook op stedelijk niveau heeft de tram betekenis: de tram zal een aanvulling zijn op het openbaar vervoeraanbod op de OV-as tussen het station en het centrum, met mogelijk in de toekomst een doortrekking naar Randwijk. Daarnaast vormt de tram aanleiding om bij de halte in Lanaken een P+R-voorziening te realiseren, waarmee mede uitvoering wordt gegeven aan het beleid van de gemeente Maastricht met betrekking tot P+R. Deze notitie gaat nader in op de gevolgen van de tram voor het lokale openbaar vervoer in Maastricht.

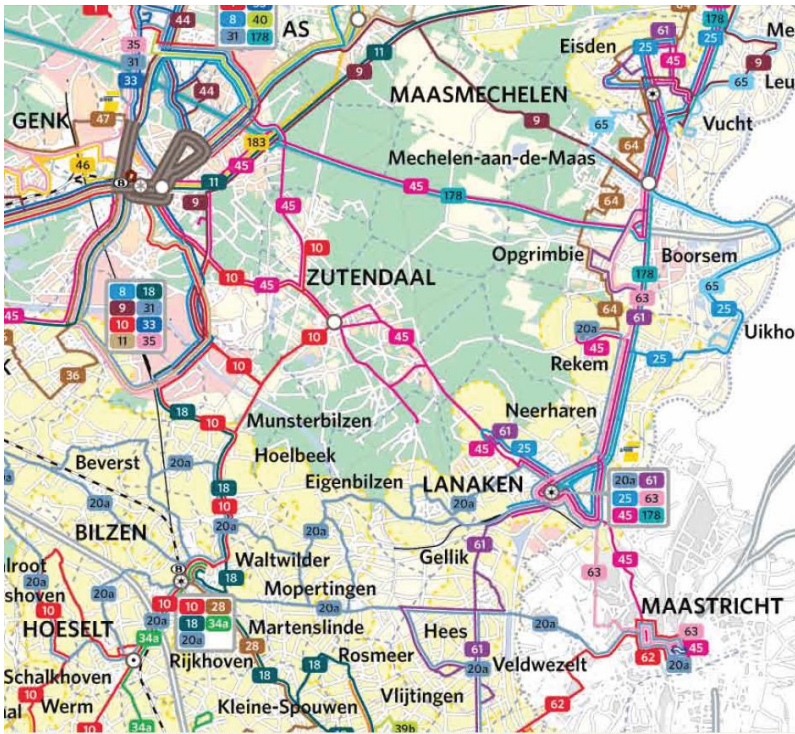
Wijzigt het openbaar vervoer in Maastricht als gevolg van de komst van de tram?

De tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht biedt naast de verbinding op regionaal niveau specifiek voor Maastricht op lokaal niveau een verbinding met drie haltes: het station, de Maasboulevard en Belvédère. Ten aanzien van laatst genoemde halte is mogelijkwerwijs een verplaatsing naar de omgeving van de Timmerfabriek (Boschstraat e.o.) aan de orde. Besluitvorming hierover kan op een later tijdstip in de voorbereiding van het project plaatsvinden. Voorlopig is realisatie van de halte Belvédère onderdeel van de projectscope.

Het effect van de komst van de tramverbinding op het bestaande stedelijke openbaar vervoernetwerk in Maastricht wordt als beperkt ingeschat. De haltes station en Maasboulevard hebben voornamelijk tot doel om reizigers uit de richting Lanaken dicht bij hun eindbestemming te brengen, de halte Belvédère voorziet in de ontsluiting van het PDV-cluster, waar op dit moment geen busverbinding is voorzien. In de praktijk zullen er ook reizigers zijn die voor hun verplaatsing tussen station en centrum (v.v.) gebruik maken van de tram. Omdat de frequentie van bussen op de OV-as vele malen hoger is dan de frequentie van de tram en de tramhalte bij het station –noodgedwongen- apart van het busstation wordt gerealiseerd, is de verwachting dat er slechts op beperkte schaal uitwisseling plaatsvindt tussen tram- en busreizigers. Door het beperkte bedieningsgebied en de vooralsnog beperkte frequentie van de tram lijkt het eveneens niet aan de orde te zijn dat de tram op de verbinding tussen het station en het centrum een essentiële, buslijn vervangende functie in het Maastrichtse openbaar vervoer kan vervullen. Uitgangspunt lijkt veel eerder te zijn dat de tram in het lokale openbaar vervoer van Maastricht een additioneel openbaar vervoeraanbod realiseert.

Wel zal de komst van de tram een wijziging van het regionale openbaar vervoeraanbod met zich meebrengen. Net zoals in het openbaar vervoer in Limburg het geval is, zal het Vlaamse openbaar vervoerbedrijf De Lijn (dat de exploitatie van de tramverbinding gaat verzorgen) na het realiseren van de tramverbinding het zogenaamde visgraatmodel toepassen. Dat heeft tot gevolg dat de bestaande busverbindingen uit de richting Lanaken naar Maastricht komen te vervallen. Concreet gaat het hierbij om de lijnen 20a (Hasselt – Maastricht), 45 (Hasselt – Maastricht via Genk) en 63 (Eisden – Maastricht via Maasmechelen en Lanaken). De Lijn zal busverbindingen aanbieden vanuit de omgeving van Lanaken naar de tramhalte in Lanaken, waar reizigers met een overstap op de tram een verbinding met Maastricht en Hasselt hebben.

Een tweede aspect dat van invloed is op het Maastrichtse openbaar vervoer betreft het gelijktijdig met het realiseren van het tramproject volledig omleggen van de openbaar vervoeras. Bussen die op de route van de westelijke wijken van Maastricht richting het station gebruik maken van de route via de Markt en de Gubbelstraat, zullen na het omleggen van de OV-as eveneens de route via het Bassin gaan volgen. Wellicht dat een deel van de huidige busverbindingen naar zuid en zuidwest via de Markt (en Vrijthof) blijven rijden.



Huidig buslijnnennet De Lijn



Principe van het visgraatmodel: bussen rijden vanuit het omliggende gebied naar een tramhalte, reizigers stappen over op de tram voor de verbinding met Maastricht en Hasselt

Buiten de beide hier genoemde ontwikkelingen lijkt er voor het overige geen aanleiding te zijn om als gevolg van de komst van de tramverbinding Hasselt – Maastricht vanuit vervoerkundige optiek aanpassingen in het Maastrichtse openbaar vervoernetwerk door te voeren.

Overige ontwikkelingen

Belangrijker voor de ontwikkeling van het lokale openbaar vervoer in Maastricht dan de komst van de tram lijkt een aantal andere ontwikkelingen te zijn. In haar structuurvisie geeft de gemeente Maastricht aan het wenselijk te vinden de openbaar vervoerstructuur in stad en regio opnieuw te willen bezien. Dit onder andere in relatie tot de in Limburg te verwachten ontwikkelingen op demografisch, sociaal-economisch en ruimtelijk gebied. Daarnaast loopt de huidige concessie voor het openbaar vervoer in Limburg in december 2016 af. De Provincie Limburg zal op korte termijn starten met een aanbesteding voor het openbaar vervoer. Invulling van openbaar vervoernetwerk en dienstregeling zal voor een belangrijk deel worden bepaald door het resultaat van die aanbesteding.

De nieuwe aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg is de tweede aanbesteding. Doorgaans vindt bij een tweede aanbesteding van een zelfde product een marktcorrectie plaats. Er is immers ervaring met het geleverde product en dus kunnen en zullen inschrijvende partijen hier in hun aanbieding en prijsstelling rekening mee houden. Concreet voor het openbaar vervoer in Limburg is de verwachting dat we rekening moeten houden met een hogere overheidsbijdrage per eenheid product. Bij een gelijkblijvend budget betekent dit minder openbaar vervoer in Limburg. Daarnaast zijn eventuele bezuinigingen van invloed op de omvang van het nieuwe openbaar vervoeraanbod. Daar staat tegenover dat openbaar vervoerbedrijven de Limburgse concessies als aantrekkelijk zien en wellicht bereid zijn om dat ook (op een positieve manier) in hun bieding tot uitdrukking te brengen.

Om invulling te kunnen geven aan de verschillende ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het openbaar vervoer in Maastricht werkt de Provincie Limburg samen met de gemeente Maastricht aan het uitwerken van een openbaar vervoervisie voor Maastricht, daarin bijgestaan door deskundige adviseurs. Naast de structuurvisie van de gemeente is daarbij ook het provinciale openbaar vervoerbeleid input. Hoewel het inhoudelijke resultaat van de visie uiteraard van belang is, zijn gemeente en Provincie overeengekomen dat het opstellen van de visie wordt beschouwd als een mogelijke invulling van een verdergaande samenwerking bij de totstandkoming van de aanbesteding. Ook de wijze waarop een dergelijke samenwerking het beste kan worden ingevuld is daarmee onderwerp van onderzoek.

Het resultaat van de aanbesteding zal bepalend zijn voor de wijze waarop in de toekomst invulling wordt gegeven aan het Maastrichtse openbaar vervoer. Door in een vroeg stadium gezamenlijk op te trekken verwachten gemeente en Provincie ten behoeve van de aanbesteding een zo goed mogelijk kader te kunnen formuleren dat uiteindelijk een zo goed mogelijk passend openbaar vervoeraanbod voor Maastricht oplevert.